



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.24/2006/5
19 July 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Совместная Рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН по
интермодальным перевозкам и логистике

Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам
и логистике

Сорок шестая сессия
Париж, 4 октября 2006 года
Пункт 6 повестки дня

СОГЛАСОВАНИЕ И ГАРМОНИЗАЦИЯ РЕЖИМОВ ГРАЖДАНСКОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Записка секретариата

1. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), к ведению которой относится, среди прочего, Конвенция КДПГ, с 2000 года занимается рассмотрением вопроса о надлежащих режимах гражданской ответственности в области мультимодальных перевозок.
2. После организации двух "слушаний" по этой теме с участием представителей данной отрасли Рабочей группе ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике было поручено рассмотреть вопрос о введении режима гражданской ответственности,

применимого к европейским интермодальным перевозкам и охватывающего автомобильные, железнодорожные, внутренние водные и каботажные перевозки. Рабочей группе было также поручено тщательно следить за всей соответствующей деятельностью в данной области, осуществляя ее оценку, и подготовить, если это будет необходимо, предложения о надлежащих решениях на общеевропейском уровне (в число государств - членов ЕЭК ООН входят "европейские страны" от Норвегии до Турции и от Португалии до Казахстана).

3. В ходе "слушаний" ЕЭК ООН эксперты, представляющие главным образом автотранспортную и железнодорожную отрасли, операторов комбинированных перевозок, а также заказчиков и грузоотправителей, сочли, что требуется по крайней мере согласовать существующие режимы ответственности на разных видах транспорта и что необходим единый международный режим гражданской ответственности, регулирующий операции по мультимодальным перевозкам. Они подчеркнули настоятельную необходимость создания надежной, предсказуемой и эффективной с точки зрения затрат системы гражданской ответственности. По их мнению, если обязательный глобальный режим невозможен, то для принятия своевременного решения следует использовать региональный подход.

4. Эксперты, представляющие главным образом интересы морского судоходства, экспедиционные и страховые компании, не поддерживают предложение о разработке нового обязательного правового режима, охватывающего аспекты гражданской ответственности в операциях по мультимодальным перевозкам, и довольствуются различными возможностями в данной области, обусловленными существованием соответствующих договоров.

5. Вместе с тем, по всей видимости, существует общее понимание того, что для успешного функционирования новой системы гражданской ответственности в сфере мультимодальных перевозок эта система должна быть эффективной с точки зрения затрат, приемлемой для транспортного сектора, единообразной и совместимой (т.е. должна затрагивать проблемы частичного совпадения и коллизий) с действующими режимами, регулирующими перевозки одним видом транспорта. Что касается распределения обязанностей между перевозчиками и грузоотправителями, то потребуются рассмотреть следующие критерии:

а) распределение ответственности должно способствовать достижению целей правительств в области государственной политики (например, применению подхода, ориентированного на потребителя, облегчению торговли, устойчивому и безопасному развитию транспорта, созданию равных условий для функционирования различных видов транспорта и т.д.);

- b) следует реализовать перспективу своевременного принятия и единообразного применения такого подхода в масштабах региона/всемирном масштабе, особенно странами, на долю которых приходятся основные объемы международной торговли;
- c) принимаемое решение должно быть максимально ясным, простым и предсказуемым;
- d) следует предусмотреть эффективное и экономичное распределение рисков;
- e) должно быть обеспечено сбалансированное распределение ответственности, в рамках которого признавались бы права и обязанности как перевозчиков, так и грузоотправителей;
- f) следует обеспечить охват операций, связанных с перевозками (перевалка и складирование);
- g) должны быть охвачены задержки в доставке груза (когда сроки доставки были и не были согласованы) и вытекающие из этого экономические потери;
- h) можно предусмотреть определенную свободу заключения контрактов в конкретных условиях и пределы ответственности, отличающиеся от пределов, установленных данным режимом.

6. Рабочая группа ЕЭК ООН сочла, что с учетом изменений, происшедших на различных международных форумах, и требований заказчиков транспортных услуг данную деятельность в настоящее время следует по возможности сосредоточить на разработке режима гражданской ответственности для мультимодальных перевозок, основывающегося только на потребностях в сухопутных перевозках, включая каботажное судоходство, и соответствующего целям европейской транспортной политики, в частности, по стимулированию комбинированных или интермодальных перевозок.

7. В данной связи Рабочая группа рассмотрела вопрос о деятельности Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) в области подготовки проекта документа о перевозке грузов полностью или частично по морю. Она сочла, что помимо того, что нынешний проект этого документа является крайне трудным для понимания, он обусловил бы образование еще одного компонента международного транспортного права (основывающегося на морских перевозках), который, практически, не затрагивал бы интересы европейских операторов

интермодальных перевозок и их клиентов и мог бы вызвать коллизию с существующими европейскими правовыми нормами сухопутных перевозок и с общепринятой деловой практикой (имеются в виду КДПГ и, возможно, КОТИФ/МГК). Этим новым режимом не учитывались бы также интересы европейских правительств, связанные со стимулированием разработки единообразного и транспарентного европейского режима ответственности для интермодальных перевозок, который обеспечивал бы благоприятные условия для функционирования всех видов транспорта.

8. В этих условиях на последней сессии Рабочей группы ЕЭК ООН (Женева, 30 марта 2006 года) было выражено мнение о том, что первый проект необязательного альтернативного европейского документа, регулирующего мультимодальные перевозки, который был представлен в рамках исследования по линии Международной стандартной отраслевой классификации всех видов экономической деятельности (МСОК) (задача В "Международная ответственность и документация"), по всей видимости, является шагом в верном направлении (неофициальный документ № 1 (2006 год)).

9. Это предложение позволит создать простую, транспарентную и единообразную систему строгой ответственности, в рамках которой последняя возлагается на оператора мультимодальных перевозок. Ряд таких вопросов, как пределы ответственности или предлагаемый отказ от соблюдения данного режима, требует более подробного рассмотрения в свете основополагающих рыночных условий и стратегий правительств, регулирующих интермодальные перевозки в Европе. Кроме того, еще предстоит тщательно рассмотреть вопрос о географическом применении подобного режима, так как значительная часть услуг по интермодальным перевозкам предоставляется за границами государств - членов Европейского союза.

10. Секретариату ЕЭК ООН поручено внимательно следить за работой, проводящейся в данной сфере Европейской комиссией, и сотрудничать с ее службами.
